VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 73)
z dnia 23 października 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 73)

23 października 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– Informację Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na temat wdrożenia projektu Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jan Urbaniak** główny specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Nowakowska** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Andrzej Pussak** zastępca przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, **Tomasz Ewertowski** zastępca szefa Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów, **Sylwester Krysztofiak** płk główny specjalista w Zespole Asystentów Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego ds. Sił Powietrznych, **Dariusz Tatarowski** płk szef oddziału w Dowództwie Sił Powietrznych, **Sławomir Małachowski** ppłk starszy specjalista w Szefostwie Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Włodzimierz Skalik** prezes Aeroklubu Polskiego, **Grzegorz Brychczyński** prezes Stowarzyszenia Lotniczego, **Paweł Malawko** dyrektor Biura Jakości, Bezpieczeństwa Lotniczego i Ochrony Przewozów Polskich Linii Lotniczych LOT wraz ze współpracownikami, **Wojciech Ociesa** starszy inspektor i **Ewa Radewa** specjalista w P.P. Porty Lotnicze, **Jan Paluch** kierownik Działu Zarządzania Bezpieczeństwem w SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, **Piotr Tobjasz** zastępca kierownika lotniska do spraw operacyjnych w Centrum Usług Logistycznych Lotniska Warszawa-Babice oraz **Krystyna Marut** radca prawny w Mazowieckim Porcie Lotniczym Warszawa-Modlin.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, rozpoczniemy posiedzenie Komisji, które poświęcone jest Informacji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na temat wdrożenia projektu Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Czy są uwagi do porządku posiedzenia ze strony pań i panów posłów? Nie ma. Dziękuję bardzo. Rozumiem, że go zaakceptowaliśmy.

Mam jeszcze jedną informację, że w związku z wpłynięciem do naszej Komisji rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 812) oczywiście mamy obowiązek odbycia w Komisji pierwszego czytania. Wnoszę do pań i panów posłów o możliwość przeprowadzenia pierwszego czytania w dniu jutrzejszym. Jak państwo wiecie, regulaminowo – ja przeczytam może art. 37 ust. 4: „Pierwsze czytanie może się odbyć nie wcześniej niż 7 dnia od doręczenia posłom druku projektu, chyba, że Sejm lub komisja postanowią inaczej". Moje oczekiwanie jest takie, żeby Komisja postanowiła inaczej, czyli żebyśmy mogli odbyć to posiedzenie w dniu jutrzejszym ze względu na to, że później mamy 1 listopada, mamy 11 listopada i dobrze byłoby zrobić to pierwsze czytanie, żeby powstała podkomisja, która później już spokojnie mogłaby sobie pracować nad tekstem tego projektu. No i oczywiście jest termin, który marszałek nam narzucił. Nie ma sprzeciwu ze strony pań i panów posłów, dziękuję bardzo. W dniu jutrzejszym odbędzie się pierwsze czytanie projektu zawartego w druku nr 812.

Bardzo serdecznie witam pana prezesa ULC, Piotra Ołowskiego w nowej roli. Kiedyś po tej stronie sali, szczególnie przy prawie lotniczym mógł pracować, a teraz będziemy się witać po tej stronie sali. Gratulujemy i życzymy powodzenia panu prezesowi. Witam pana dyrektora Krzysztofa Kapisa, pana prezesa Krzysztofa Banaszka – wszystkich naszych gości bardzo serdecznie witam. Pana przewodniczącego Adamczyka też witam, panie i panów posłów również.

Rozumiem, że mamy przygotowaną prezentację? Poprosimy o prezentację i później oczywiście rozpoczniemy dyskusję. Proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Ołowski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, proponowałbym żebyśmy wstępnie pokazali tę prezentację. Natomiast później może byśmy powiedzieli kilka zdań na temat możliwości wprowadzenia. Myślę, że o ważności Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym w tym towarzystwie państwa przekonywać nie muszę. Mogę tylko wspomnieć, że w trakcie realizacji jest Europejski Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym i my nie tylko jako władza lotnicza, ale również jako państwo obowiązani jesteśmy dokonać pewnych zmian, nie tylko co do programu, ale również do wprowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o prezentację.

Doradca Prezesa ULC ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Piotr Michalak:

Dzień dobry, szanowni państwo. Ten slajd przedstawia skomplikowanie systemu całego zarządzania bezpieczeństwem, jaki obecnie już funkcjonuje. Jedyny element, który jest tutaj pokazany, a jeszcze nie funkcjonuje, to jest Rada ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa – to jest propozycja. Natomiast ogólnie ten slajd pokazuje skomplikowanie całego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Na tym slajdzie pokazane są tylko główne, najważniejsze powiązania i najważniejsze instytucje. Chcieliśmy pokazać, że parlament jest – można powiedzieć w centrum tego programu, jego rola jest bardzo ważna. Dlaczego? To jest powód, dla którego ta prezentacja jest tutaj przedstawiana. Pokazane są krótko wszystkie ministerstwa, które będą w jakiś sposób musiały współpracować ze sobą w ramach tego programu. Dlatego ten slajd pokazuje dokładnie, że ULC jako urząd nie był w stanie wyjść samemu dalej, nie może po prostu. My dokonaliśmy naszej części analiz itd. i w tej chwili to wychodzi już ponad nasz poziom. To nie jest poziom, na którym my możemy działać, dlatego potrzebujemy pomocy parlamentu.

Po pierwsze – skąd się bierze program? Program wynika z wymagań międzynarodowych. Mamy Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), która przygotowuje załączniki. Załączników mamy 18 i w tym momencie jest przygotowywany 19-sty załącznik. W kilku z obecnie już istniejących załączników mamy wyartykułowany obowiązek dla państw ustanowienia KPBwLC, a Polska jest krajem, który podpisał Konwencję Chicagowską, to nas również będzie obowiązywało. Właściwie już obowiązuje. Termin wyznaczony w tych załącznikach do implementacji takiego programu minął 18 listopada 2010 r. ICAO wydało 2 materiały doradcze, dotyczącego tego, w jaki sposób należy wprowadzać KPBwLC i to są *Safety Management Manual* wydanie 2, które jest obecnie zatwierdzone. Jest w tej chwili już 3 wydanie, nieco zmienione, które jest dostępne w formie projektu na stronach internetowych ICAO. Ale najważniejszym dokumentem jest Aneks 19 – załącznik 19, którego projekt też jest w tej chwili dostępny na stronach internetowych. W aneksie są wyraźnie sformułowane wymagania, co państwo powinno zrobić, żeby spełnić wymagania ICAO w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie. Ogólnie chodzi o to, że trzeba ustanowić KPBwLC.

Teraz wymagania europejskie – one są w pełni zgodne z wymaganiami ICAO. EASA i Komisja Europejska współpracuje przy wypracowaniu Aneksu 19, także filozofia głoszona przez EASA w żadnym stopniu nie odstępuje w tej chwili od postanowień Załącznika 19. W Europie występuje specyficzna sytuacja, dlatego, że EASA przejęła część kompetencji nadzorów krajowych, dlatego w Europie nie ma możliwości, żeby Polska całkowicie samodzielnie stworzyła własny KPBwLC w pełnym znaczeniu ICAO, gdyż część kompetencji znalazła się w rękach EASA. Dlatego EASA stworzyła własną nakładkę dla wszystkich państwa europejskich, która się nazywa Europejski Program Bezpieczeństwa

w Lotnictwie Cywilnym. Według filozofii EASA, która jest – tak jak mówiłem – w pełni zgodna z filozofią ICAO i była z nimi dyskutowana, zostało to podzielone w ten sposób, że EASA tworzy własny program, kraje europejskie tworzą własne programy i te systemy mają się wzajemnie uzupełniać i to zostanie uznane za spełnienie wymogów ICAO.

Wymagania europejskie w tej chwili zostały określone – te które są, bo to są na razie niewielkie wymagania – w dwóch dokumentach. W Programie Bezpieczeństwa i w Planie Bezpieczeństwa. Plan Bezpieczeństwa to jest już plan konkretnych działań w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie. Tutaj jest pokazana mniej więcej struktura, w jaki sposób ma wyglądać współpraca między EASA a państwami członkowskimi, czyli tu będziemy mieć Polskę i to jest część, którą my będziemy zarządzać. Resztą powyżej zarządza EASA. Także EASA będzie miała większość funkcji prawodawczych w zakresie lotnictwa – tzn. nawet nie EASA, przepraszam, tylko KE tak naprawdę. Natomiast jeżeli chodzi o sam nadzór, zapewnienie bezpieczeństwa jeszcze w dużym stopniu pozostanie w naszych rękach.

Tutaj, jak sytuacja wygląda w tej chwili w Europie. To jest slajd, który ma pokazać, że rzeczywiście trzeba się spieszyć. Jak popatrzymy na tę mapę Europy to praktycznie wszystkie państwa, które są zaznaczone jakimikolwiek kolorami rozpoczęły już prace przynajmniej na poziomie międzyresortowym opracowania KPBwLC. Wiele państw już takie programy posiada– to są te, które oznaczone są jasnoniebieskim kolorem. Na zielono są państwa, które mają mieć do końca tego roku w pełni funkcjonujące te programy. Te najmniej zaawansowane to kraje na czerwono, ale w praktyce z oficjalnego punktu widzenia wszystkie te kraje są przed nami, dlatego że my jeszcze nie mamy takiego zespołu na poziomie międzyresortowym. Tutaj jedynym wyjątkiem są Niemcy, ale one są w specyficznej sytuacji. To wynika po prostu z konstytucji niemieckiej, ale powiedzmy, że nikt nie ma do tego uwag z tego powodu, że konstytucja niemiecka została skonstruowana po II Wojnie Światowej tak, by takie centralne programy były trudniejsze do zrealizowania.

Teraz – dlaczego musimy wdrożyć ten program? Po pierwsze, mamy wymagania międzynarodowe i musimy wypełnić zobowiązania, nie mamy innego wyboru. To jest następna ważna rzecz, ten program ma umożliwić sprawne zarządzanie lotnictwem. Mamy cały czas wzrost liczby przylotów, wzrost operacji, wzrost ruchu lotniczego, koszty nadzoru prowadzonego w tradycyjny sposób wtedy też będą rosły i one będą rosły ekspotencjalnie. Mamy problem taki, że nie będzie nas na niego stać. Zresztą ten nadzór staje się nieefektywny. Tak naprawdę całe to nowe podejście, i światowe, i u nas, które chcielibyśmy wdrożyć wynika z ewolucji w zarządzaniu bezpieczeństwem – od systemu reakcyjnego, gdzie reagujemy tylko na wypadki lotnicze, a tutaj mamy je przewidywać. Wreszcie to, co może się zdarzyć i przeciwdziałać nim to się zdarzy. Tutaj mamy pokazane – na niebiesko to tradycyjne koszty nadzoru lotniczego, jakie byśmy mieli przy cały czas przewidywanym wzroście liczby przywozów i przy okazji wzroście poziomu bezpieczeństwa, jakiego żądają społeczeństwa, to koszty nadzoru będą lawino rosły. Po prostu nas na to nie stać, jedynym rozwiązaniem jest wprowadzenie sprawnego programu zarządzania bezpieczeństwem poprzez właśnie KPBwLC.

Tak naprawdę KPBwLC zasadza się na dwóch współgrających ze sobą czynnikach. Jeden to jest sam program, którego część jest realizowana w dużym stopniu przez urząd, ale nie tylko, natomiast reszta to są systemy zarządzania bezpieczeństwem w obiektach lotniczych. Jednym z podstawowych celów tego programu jest właśnie stworzenie takiego stanu, w którym podmioty lotnicze stworzą u siebie systemy zarządzania bezpieczeństwem i będą działały zgodnie z tym duchem, co przyniesie i im wymierne zyski przy okazji.

W tej chwili jesteśmy pod koniec fazy pierwszej, teraz program należy zacząć wdrażać, a następnie realizować. Tutaj jest pokazana – jeszcze raz powrót do struktury – ogólna struktura światowa, a tutaj mamy ponownie przypomnienie, które ministerstwa będą brały udział w pewnym zakresie. Tutaj są zakresy współpracy między ministerstwami. Ja może nie będę wszystkich tutaj wymieniał, bo to będą mogli sobie państwo przeczytać później z prezentacji. Natomiast to są najważniejsze obszary wymagające współpracy. Tu jeszcze raz jest powtórzenie na ile ten system jest skomplikowany.

Teraz – kto jest odpowiedzialny w Polsce z systemowego punktu widzenia za bezpieczeństwo? Za bezpieczeństwo odpowiedzialne jest państwo polskie i po kolei później mamy uczestników omówionych z ich kompetencjami co do całego procesu zarządzania. Tutaj jest znowu pokazana rola parlamentu – parlament wyznacza kierunki. Żeby program o takiej randze udało się zaimplementować do naszego porządku prawnego będą konieczne zmiany w ustawie – Prawo lotnicze, to jest nasza propozycja, i będzie konieczne wydanie rozporządzeń. W naszej propozycji opracowanej w urzędzie, po analizach stwierdziliśmy, że jedyną osobą, która mogłaby być uznana za *Accountable Executive*, czyli taką najważniejszą osobę w tym programie, jest minister właściwy do spraw transportu, który musiałby się podjąć pilotowania tego programu. Natomiast tutaj są zadania Prezesa ULC, z których najważniejsze jest prowadzenie oczywiście ciągłego nadzoru. Jednak teraz chcemy to zmienić, żeby ten nadzór był prowadzony na podstawie analiz ryzyka i to ma nam usprawnić efektywność całego systemu i pozwolić na ukierunkowanie inspekcji i wszystkich funkcji nadzorczych na obszary wymagającego największego zainteresowania. W tej chwili nadzór musi być prowadzony właściwie nad wszystkim, co oznacza, że nie może on być wystarczająco głęboki. Po prostu nie mamy wystarczającej ilości środków do tego.

Na kolejnym slajdzie jest pokazana tylko współpraca na poziomie ministerstwo a właściwe organy poniżej, czyli ULC, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, Zespół Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym i zależności, jakie tu będą występowały oraz nowy element, jakim byłaby Rada ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Tu są też pokazane najważniejsze funkcje. Jedną z nich będzie rekomendowanie akceptowalnych poziomów bezpieczeństwa i opiniowanie raportów rocznych, bo tu chodzi o funkcję sprawdzającą. Ta rada nadzorowałaby w pewnym sensie urząd, który realizowałby krajowy program bezpieczeństwa w dużym stopniu, natomiast decyzje należałyby oczywiście do ministra. To jest struktura proponowana w urzędzie w związku z tym programem – struktura nowych departamentów, to jest wewnętrzne.

Tu są główne elementy tego programu według ICAO i EASA, czyli najważniejsze rzeczy, tj. polityka i cele państwa w zakresie bezpieczeństwa. To musi być wyartykułowane i to może być wyartykułowane właściwie tylko na najwyższym poziomie. Zarządzanie ryzykiem przez państwo, co jest realizowane głównie przez urząd, przez nadzór lotniczy. Zapewnianie bezpieczeństwa przez państwo – to również jest realizowane przez nadzór lotniczy. I promowanie bezpieczeństwa przez państwo, to już jest realizowane na wielu poziomach. Tutaj funkcje są rozpisane dokładniej, te cztery podstawowe filary. Również jest pokazane po prawej stronie kto, za którą funkcję odpowiada. Jak widać parlament znajduje się na samej górze w bardzo wielu działaniach, stąd nasza obecność tutaj.

Co zostało w tym momencie zrobione? Została zrobiona większość niezbędnych analiz. Są już przygotowywane główne dokumenty, część z nich jest już praktycznie skończona. Natomiast w tym momencie konieczne jest podjęcie ostatecznej decyzji, czy ten kierunek, który został przyjęty i który wynika z analiz będzie zatwierdzony przez państwo na wyższym poziomie. Także w tym momencie najważniejsza jest decyzja, czy nasze propozycje są właściwe. Tak jak już mówiłem, zostało bardzo mało czasu, dlatego, że nowy Aneks 19 ma wejść 18 listopada 2013 r. Również pierwsze wiążące wymagania KE i EASA związane już z KPBwLC mają pojawić się w 2013 r. Pierwsze już nawet w kwietniu i prace musimy rozpocząć już w tej chwili.

Co w tej chwili trzeba zacząć robić? W tym momencie do zaistnienia całego programu konieczne są akty prawne regulujące funkcjonowanie i finansowanie tego programu. Konieczne jest wyznaczenie odpowiednich instytucji – wszystkich, które będą brały udział w programie. Teraz według naszych analiz wynika, że żeby przynajmniej w kontekście długofalowym ten program mógł skutecznie funkcjonować, konieczne są zmiany w ustawie – Prawo lotnicze. Tam będzie zmiana w kilku artykułach. Konieczne jest wydanie odpowiednich rozporządzeń wykonawczych. Przewidujemy, że będzie ich 5 i konieczne będą zmiany w innych aktach prawodawczych, szczególnie w Kodeksie karnym i w Kodeksie postępowania karnego związane z wprowadzeniem kultury bezpieczeństwa.

W Prawie lotniczym – tutaj jest mniej więcej treść zmian, które musiałby zostać wprowadzone. Jeden, to będzie delegacja do wydania rozporządzenia w sprawie KPBwLC. Drugie to będą – i tam przy okazji jednym z elementów będzie wyartykułowanie polityki bezpieczeństwa w państwie – podstawowe zasady funkcjonowania programu, cele i zadania, kompetencje Rady ds. KPBwLC i wskazanie podmiotu odpowiedzialnego – to jest bardzo ważne, czyli *Accountable Executive*. Natomiast w rozporządzeniach, o których mówimy, mają się znaleźć zasady prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem, ma być ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) we wszystkich wyznaczonych do tego podmiotach lotniczych. Kolejne rozporządzenie będzie dotyczyło promocji bezpieczeństwa i szkoleń, a ostatnie będzie dotyczyło już samej Rady i ewentualnie jeszcze dodatkowo transpozycja Aneksu 19 do krajowego porządku prawnego, która również musi się dokonać za pomocą rozporządzenia. Na sam koniec to, co jest potrzebne w tym momencie, to jest po prostu uruchomienie finansowania tego programu. Tutaj już są szczegóły, właśnie na co te pieniądze są potrzebne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes, tak? Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza bardzo serdecznie. Pan prezes, a później oddam głos panu ministrowi. Proszę.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie, proszę.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Ja tylko chciałbym, proszę państwa, wyprzedzić może pytania Komisji, że ta materialna treść dokumentów, które wchodzą w skład programu praktycznie jest gotowa. Chcieliśmy zwrócić uwagę tym spotkaniem dzisiejszym, bo takie pytania mogą się pojawić, dlaczego rozmawiamy o czymś, co *de facto* dopiero jest tworzone. Chcę uspokoić, że to jest kwestia kilku, kilkunastu dni. Jeżeli nie rozpoczniemy teraz, nie zwrócimy uwagi szanownym paniom posłankom i panom posłom na wagę tego problemu – tego programu – to uważam, że będziemy dalej opóźniać. Proszę państwa, ja mam przyjemność kierować ULC od 5 dni i chcę zwrócić uwagę na to, że jest to dla urzędu, jak również dla Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej bardzo ważne. Jest to ważne dla naszego państwa, więc będę prosił o to, aby jakiekolwiek prace, jakiekolwiek prośby w związku z procedowaniem tego programu były rozpatrywane bez zbędnej zwłoki. Jeżeli państwo macie pytania do samej prezentacji, bardzo proszę. Już obradami pokieruje pan przewodniczący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja co prawda nie byłem od samego początku, natomiast na tę prezentację. Wiem, że państwo dostaliście bardzo syntetyczny materiał, a w tej chwili wypadałoby czekać na to, jak przebiegną prace specjalnego zespołu powołanego przez Prezesa ULC we wrześniu 2011 r. decyzją nr 29. To nie jest zadanie dla całego ULC czy dla całego ministerstwa, tylko to jest wyselekcjonowana grupa osób, która po prostu ubiera w szczegóły to, co się pokazało w dzisiejszej prezentacji. Natomiast, jeżeli to dzisiejsze posiedzenie Komisji miałoby nas posunąć do bliższego poznania zawartości tego programu, to chyba, panie przewodniczący, raczej dyskusja niż wymądrzanie się ministra.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, w takim razie zgodnie z życzeniem pana ministra rozpoczynamy dyskusję, pytania. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Szmit. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Myślę, że to nasze dzisiejsze spotkanie Komisji wtedy przyniesie efekty, jeżeli panowie wprowadzicie nas w główne dylematy, jakie macie przy pisaniu programu. Bo widzę, że jeżeli chodzi o strukturę, wszystko jest bardzo precyzyjnie opisane, kto za co odpowiada, kto co ma zrobić, kto przygotowuje jakie dokumenty. Natomiast kilka razy pan referujący dotknął tematu meritum, tzn. o co nam chodzi tak naprawdę, jakie celem sobie stawiamy w tym programie i jakie są dylematy. Bo pan często mówił o tym, że my musimy podejmować decyzje – jakie decyzje? Jeżeli za dwa tygodnie, za miesiąc trafią do nas te projekty, to żebyśmy może już dzisiaj mieli czas na przemyślenie nad czym mamy się zastanawiać. Ja przepraszam, że tak ogólnie stawiam pytania, ale myślę, że jako pierwszy jestem do tego uprawniony.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja mam pierwsze pytanie – dlaczego znowu się zapowiada praca pod taką presją czasową? Ja nie byłam w stanie wysłuchać tej prezentacji od początku, więc być może zostało coś powiedziane na początku wystąpienia, co państwa wątpliwości rozwiało, ale ja te wątpliwości dalej mam. W różnych komisjach pracujemy, różne rzeczy omawiamy, różne dokumenty, ale to w zasadzie już się stała – przepraszam za kolokwializm – normalka, że wszystko jest na wczoraj albo nawet na przedwczoraj, że ileś tam niewdrożonych dyrektyw, ileś dokumentów, które powinniśmy niezwłocznie przerobić. Przepraszam, ale jeśli mamy pracować w sposób odpowiedzialny, to powinniśmy mieć wystarczającą ilość czasu na omówienie i przyswojenie sobie tego dokumentu, jeżeli to nie ma być tylko formalność. Stąd chciałabym coś na ten temat od pana prezesa usłyszeć, chociaż dopiero 5 dni piastuje to stanowisko.

I jedno pytanie, które zahacza o konkret, o taki konkret lokalny. Może nie powinno być kierowane do osób podlegających ministrowi transportu, ale ja jednak sobie pozwolę je zadać. Z tych dokumentów, które tutaj mieliśmy prezentowane widać, że znakomita większość tych zadań do wykonania ciąży na strukturach państwa. Ja rozumiem, że bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, w lotnictwie cywilnym to jest przede wszystkim dotrzymanie reżimów technicznych, organizacyjnych, to jest po prostu ta codzienność pracy pilotów, kontrolerów ruchu, technicznego przygotowania samolotów – tak językiem laika opisuję to. Ale to jest też coś takiego, jak funkcjonowanie chociażby straży granicznej na lotniskach i nie sposób się tutaj nie odnieść do tych zmian, które dotyczą straży granicznej. Kilkanaście miesięcy temu żeśmy słyszeli takie ekscentryczne deklaracje, że w ogóle straż graniczną wyprowadzimy z lotnisk. Ja rozumiem, że pan minister transportu się do tego nie będzie chciał odnosić, ale trudno tworzyć spójny program, za którego realizację współodpowiadają poszczególne struktury państwa w oderwaniu chociażby od takiego aspektu, o jakim powiedziałam, dotyczącym tej formacji służby mundurowej. To na razie tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, mam świadomość, jak powiedział pan prezes, że to dopiero piąty dzień jego urzędowania. Plany bardzo ciekawe, interesujące, ale nie sposób mówić o planach zapominając o tym, co było w niedalekiej przeszłości. Nie sposób mówić o działaniach podejmowanych przez ULC, czy wręcz o działaniach, które powinien podjąć resort transportu i odpowiedzialny za wszystkie sprawy departament w sytuacji, kiedy pojawił się raport Najwyższej Izby Kontroli, który w sposób druzgocący poddaje pod ocenę działania ministra i ULC. Panie prezesie, mamy przecież doświadczenia z poprzedniej kadencji, pan był posłem, naszym kolegą w Komisji Infrastruktury. Ja osobiście mam w pamięci pana zaangażowanie w prace Komisji, wykonywane obowiązki z należytą starannością i odpowiedzialnością i muszę panu powiedzieć,

że ja po lekturze tego raportu, może się mylę, ale stwierdzam, że znalazł się pan dzisiaj w stajni Augiasza. I to jeszcze w sytuacji, kiedy raport NIK odsądza od czci i wiary nadzorującego ULC ministra.

Otóż, szanowni państwo, tenże raport NIK może być równie dobrze oskarżeniem prokuratorskim i doskonałym materiałem do tego, ażeby sprawę skierować do prokuratury. Zanim będę mówił tutaj o szczegółach tego raportu, bo nie chciałbym tą debatą zdominować dzisiejszego posiedzenia, wnoszę i publicznie apeluję do pana przewodniczącego, aby oceną tego raportu na jednym z najbliższych posiedzeń zajęła się Sejmowa Komisja Infrastruktury. Nie do końca jestem pewien, czy wystarczy samo posiedzenie Komisji, czy nie potrzebna jest debata na forum Izby w sytuacji, kiedy w raporcie NIK czytamy, że negatywnie ocenia działania legislacyjne ministra właściwego ds. transportu jako naczelnego organu administracji rządowej i nadzorcze Prezesa ULC jako centralnego organu administracji rządowej. Działania dotyczące zagadnień ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności w zakresie 3 krajowych programów: ochrony lotnictwa cywilnego, kontroli jakości i szkolenia. NIK stwierdza, że „skala nieprawidłowości stwierdzonych przy realizacji zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przez kontrolowane jednostki zdaniem NIK może mieć wpływ na pogorszenie stanu bezpieczeństwa lotnictwa i ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej”.

Proszę państwa, to są oskarżenia, to są tezy, które mogą być uzasadnieniem wniosku do prokuratury. Takie jest moje zdanie i jestem wewnętrznie do tego przekonany, bo czytając dalej, w raporcie możemy znaleźć m.in. stwierdzenia chociażby takie – to tylko przykładowe: „W szczególności nie zostały dostosowane do tych przepisów 3 krajowe programy: ochrony lotnictwa cywilnego, kontroli jakości i szkolenia. Stan ten spowodował, iż w krajowym porządku prawnym od dnia 29 kwietnia 2010 r. obowiązywały równolegle nowe uregulowania unijne oraz niezaktualizowane przepisy krajowe. Sprzyjało to występowaniu licznych nieprawidłowości w realizacji wymienionych programów, mających negatywny wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego. Stan ten spowodował również poważne zagrożenie” – jeszcze raz powtórzę: „Stan ten spowodował również poważne zagrożenie dla Polski nałożeniem przez Unię Europejską sankcji karnych, przewidzianych w takich sytuacjach. Nadzór Prezesa ULC nad realizacją krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego przez przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą był niewystarczający. ULC nie opracował też wytycznych, na podstawie których zarządzający lotniskiem powinni prowadzić bieżącą ocenę stanu zagrożeń. Ustalenia kontroli wykazały, że podmioty, które uzyskały status zarejestrowanych agentów, nie były przygotowane do wykonywania kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty.

Proszę państwa, wszystkie podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym ocenione są absolutnie negatywnie. Informacja mówi, że nie były przygotowane, tzn. nie wykonywały swoich obowiązków rzetelnie i myślę, że tylko szczęściu i opatrzności boskiej należy zawdzięczać to, że nie mieliśmy oto w ostatnich miesiącach sytuacji takiej, kiedy obiektem ataku terrorystycznego były samoloty pasażerskie w ruchu lotniczym w Polsce lub inne instalacje. To są ustalenia raportu, które każą bardzo poważnie zastanowić się nad tym, czy możemy w ogóle mówić o jakimkolwiek poziomie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w Polsce. Jeżeli raport mówi, że Prezes ULC z naruszeniem przepisów obowiązującego Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego wyznaczył zarejestrowanych agentów oraz zarejestrowanego operatora pocztowego, to co to oznacza? To oznacza, że całkowicie została rozszczelniona kontrola na polskich lotniskach i to nie jest tylko odpowiedzialność obecnego tutaj prezesa ULC. To jest przede wszystkim odpowiedzialność ministra właściwego ds. transportu i właściwego ds. lotnictwa cywilnego.

Dlatego też, panie przewodniczący, w związku z tym, że zdaniem NIK w tej sytuacji niezbędnym jest objęcie bezpośrednim nadzorem tej problematyki przez Prezesa Rady Ministrów, a to w efekcie powinno doprowadzić do przyśpieszenia prac w zakresie zlikwidowania dualizmu prawnego w kontrolowanym obszarze, jeszcze raz postuluję, aby raport NIK i jego wyniki były poddane gruntownej analizie na posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury w najbliższym czasie. Także, aby do tego raportu odniósł się

minister właściwy ds. transportu i być może należy oczekiwać by w tym posiedzeniu, chociaż nie jest to w zwyczaju, uczestniczył także przedstawiciel premiera, bo sytuacja jest absolutnie dramatyczna. Jeszcze raz powtarzam, to tylko i wyłącznie próba przybliżenia części zarzutów, które pojawiły się w protokole datowanym na 18 kwietnia tego roku.

Wobec powyższego, panie przewodniczący, wnoszę aby po debacie na posiedzeniu Komisji na temat ustaleń NIK, umożliwić prezesowi ULC ponowne spotkanie się z Komisją Infrastruktury i ponowne przygotowanie propozycji w odniesieniu do ustaleń NIK, które zawarte są w protokole na który się tutaj powołuję, do tego, co zostanie wypracowane. Mam nadzieję, że jak to proponuje NIK także przez Prezesa RM i ekspertów, którzy mu w tej materii doradzają, bo resort odpowiedzialny za sprawy transportu całkowicie się tutaj nie sprawdził i praktycznie rzecz biorąc zdaniem NIK nie jest partnerem w debacie na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie, pytanie wyłącznie do ministra, bo nie będę się odwoływał do tej części programowej, która została syntetycznie zaprezentowana Komisji, ale zabrakło takiego lapidarnego skwitowania – ile ta projekcja kosztuje ULC? Jakie wnioski wynikają dla państwa z realizacji tego programu również pod kątem dostosowania tych zadań do zdolności ich wykonywania przez ULC?

Odwołam się tutaj do najbardziej jaskrawego przykładu z ostatniego roku. Chcę przypomnieć, panie ministrze, że jutro przy okazji mamy dyskusję budżetową. Państwo rok temu też promowali program poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, siedem i półkrotnie zwiększając budżet Inspekcji Transportu Drogowego z 20 do 150 mln zł. Czytamy materiały budżetowe, iż w instytucji, w której dzisiaj nic nie działa prawidłowo, z poziomu wpływu z mandatów karnych na 1200 mln zł po trzech kwartałach jest ściągniętych 15 mln zł, w najlepszym tego słowa znaczeniu. Państwo utrzymujecie poziom finansowania tej inspekcji w kwocie 135 mln, rok temu było to 20 – przepraszam, budżet 2011 to był 20 mln, budżet 2012 to 150 mln, a przyszły rok to jest 135 mln, czyli państwo zwiększyli gigantycznie wydatki tej inspekcji, a w pozycji ULC państwo zmniejszacie wydatki w stosunku do roku ubiegłego do poziomu 93% budżetu z 2012 r. To pytam się, gdzie logika?

Ja bardzo rzadko używam takich dosadnych określeń – kiedyś Piłsudski wypowiedział się w pewnym kontekście, używając trzech słów: „serdel, pierdel i burdel" po prostu. To by trzeba powtórzyć w kontekście tego, co państwo chcą osiągnąć w obszarze bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej. Coś, co bym powiedział, jest bardzo kluczową kwestią również dla misji ULC, nie jest odzwierciedlone w budżecie na 2013 r. Nikt z państwa nie skwitował tego, w jaki sposób wpływa to również na funkcjonowanie ULC pod kątem budżetowym po prostu. A mamy propozycje budżetowe, które jutro będą debatowane choćby w kontekście Inspekcji Transportu Drogowego, gdzie państwo siedem i pół razy zwiększyli budżet tej instytucji w ciągu jednego roku, a gdzie nic dzisiaj nie funkcjonuje z tych planów, które w obszarze bezpieczeństwa transportu drogowego państwo sobie zaplanowali. Jak mamy jako parlamentarzyści poważnie traktować tego rodzaju dokument? Nawet tutaj w tej planszy, którą państwo pokazujecie, zapewnienie finansowania całego programu ma zrealizować Ministerstwo Finansów. Myślę, że to jest kwestia odpowiedzialności ministra transportu, który sprawuje zwierzchnictwo nad ULC i nad pozostałymi instytucjami.

Także nie wdając się tutaj w te dyskusje programowe bym powiedział, jak tutaj pan poseł Szmit lapidarnie skwitował to, pytając się właśnie o te najważniejsze dylematy z państwowego punktu widzenia, które państwo macie jako kierujący resortem i nowe kierownictwo ULC. To odpowiedzcie państwo na pytanie, gdzie tu jest ta logika w programowaniu budżetu ULC m.in. w kontekście tych celów, które zostały nam dzisiaj zaprezentowane? Nie będę się odwoływał przecież do tego przykładu, bym powiedział z trochę innej sfery koncesyjnej, dotyczącej linii OLT, ale to jest takie memento

z obszaru koncesyjnego, które było widać gołym okiem w ciągu 2012. Czyli państwo podtrzymujecie budżet w Inspekcji Transportu Drogowego – instytucji, w której nic nie funkcjonuje z celów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze automatycznego centrum sterowania ruchem, funkcjonowania systemu CANARD, dalej kontroli systemu viaTOLL itd.? Budżet jest prawie siedem i pół razy większy w stosunku do ubiegłego roku, a tutaj zmniejszacie ten budżet z 53.859 tys. do 50.186 tys. Gdzie tu jest w tym momencie logika? Także pytam się tylko i wyłącznie pana ministra Jarmuziewicza, żeby również pod kątem jutrzejszej dyskusji spróbować zastanowić się, ewentualnie zmodyfikować te kwestie budżetowe. Choćby mając nowego szefa ULC, który jak rozumiem ma tutaj za zadanie po prostu poprawić funkcjonowanie tego urzędu i również realizować te cele europejskie, które wynikają z tego programu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Prosiłbym, aby w wypowiedziach panie i panowie posłowie skupiali się na problemie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Pan poseł Racki, proszę bardzo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja mam dwa pytania po wysłuchaniu informacji. Czy są zabezpieczone środki w budżecie roku 2013 na opracowanie KPBwLC? I drugie pytanie, który zespół jest właściwy – w ULC czy jak sugeruje sprawozdawca powołany przez premiera na czele z ministrem transportu, którego to zespołu jeszcze nie ma? Z informacji końcowej dowiedzieliśmy się, że jest zespół wewnętrzny w ULC, natomiast sugestia była, żeby to był zespół na czele z ministrem transportu z różnymi resortami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać jeszcze głos w dyskusji? Nie ma zgłoszeń. Czy ktoś z naszych gości chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Lotniczego Grzegorz Brychczyński:

Grzegorz Brychczyński. Szanowni państwo posłowie, szanowny panie prezesie ULC, szanowny panie ministrze. Wysłuchaliśmy tutaj bardzo ciekawego programu, który powinien zostać opracowany. Bardzo dobrze, że taki program się rodzi, tylko ja się pytam, a co do tej pory zrobiono w tych wszystkich kwestiach, które mają się znaleźć w nowym programie?

Szanowni państwo, dostaliśmy dzisiaj np. do ręki taki materiał, który nazywa się „Podstawowe tezy dla implementacji i funkcjonowania Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym". Autor tego opracowania pisze, że „w Polsce obszar bezpieczeństwa w transporcie lotniczym musi być dostosowany do europejskich i światowych standardów". Przepraszam, to jest truizm – wiemy o tym, prawda? Musi. „Mając na uwadze stały wzrost wykonywanych operacji lotniczych w komercyjnym przewozie lotniczym". Ja mam uprzejme pytanie – od czego zaczyna się komercyjny przewóz lotniczy? Od ośrodków szkolenia w aeroklubach, które są certyfikowane i ośrodków szkolenia lotniczego, które są certyfikowane. Rodzi się następne pytanie – kto to nadzoruje? Czy Departament Lotnictwa Cywilnego czy ULC? Następne pytanie – kto nadzoruje programy szkolenia?

W minionym czasie – ja jeszcze, ponieważ trochę wcześniej jestem urodzony i w tym lotnictwie od 50 lat się poruszam – pamiętamy czasy, kiedy był Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego. W owym czasie inspektorzy w GILC posiadali stosowne uprawnienia, ale przede wszystkim kwalifikacje, które im pozwalały odwiedzić – wtedy były tylko aerokluby, nie było innych ośrodków szkolenia – i wsiąść z uczniem, wsiąść z instruktorem i przeegzaminować instruktora, szefa szkolenia itd. Proszę państwa, ja nie chcę mówić, co się dzisiaj dzieje w tym małym lotnictwie, lotnictwie *general aviation*. Nie jest źle, ale mogłoby być lepiej, bo dzisiaj nikt nie nadzoruje tych programów szkolenia. Wszystko w papierach się zgadza. Znów kamyczek do ULC i panie prezesie, mam nadzieję, że pan bywszy, że tak powiem – przepraszam za słowo – pilot szybowcowy i samolotowy też pamięta te czasy, gdzie się prowadziło listę wzlotów na tzw. kwadracie, a dzisiaj wszystkie te papiery leżą u szefa wyszkolenia albo u szefa szkolenia. Kwadratu już na lotnisku

nie ma, każdy robi co chce. Sytuacja wygląda tak, że uczeń podchodzi do instruktora i mówi: ja mam tylko tyle czasu, proszę wsiadać, musimy lecieć i załatwić sprawę.

Tu się zaczyna bezpieczeństwo w lotnictwie, więc wydaję mi się, że do tej pory ULC niedostatecznie zwracał na to uwagę. Moje pytanie jest na dzisiaj takie – ilu pracuje w ULC inspektorów posiadających doświadczenie w szkoleniu podstawowym: samolotowym, szybowcowym, śmigłowcowym, którzy się legitymują, co najmniej 500 godzinami nalotu? W związku z tym, szanowni państwo, wspaniałe cele zostały postawione, ale wiele rzeczy nie czekając można było zrobić. To jest smutne, że dopiero po aferze OLT Express – jak właśnie był uprzejmy wskazać tutaj pan przewodniczący Adamczyk i zacytować raport NIK – wreszcie NIK wszedł. Wreszcie ministerstwo transportu weszło do ULC i się okazało, że w papierach może jest wszystko okej, tylko mieliśmy do czynienia z sytuacją: operacją się udała i pacjent zmarł.

Jeszcze jedna rzecz niepokojąca, na którą trafiłem w ostatnich 2-3 tygodniach. Ja miałem to szczęście, proszę państwa, że tutaj od 2000 r. byłem zapraszany do prac Komisji, podkomisji, gdzie dyskutowaliśmy pewne przepisy obowiązujące w obecnej ustawie – Prawo lotnicze. Po wielu latach udało się wreszcie wynegocjować z nawą państwową, że tak powiem – środowisko lotnicze wynegocjowało, że pewną część nadzoru, szkolenia itd. żeby ulżyć nawie państwowej można byłoby oddać w ręce zaufanej organizacji, która ma pełną zdolność merytoryczną do prowadzenia takich rzeczy. Do dzisiaj w tej sprawie nic się nie zrobiło.

Wracając do komunikatów, które są zamieszczane na stronie ULC. Czytam komunikat wydany przez Prezesa ULC, że „w nawiązaniu do ustaleń co do regulacji Komisji Europejskiej wydaje się Urzędowi Lotnictwa Cywilnego, że możemy dopuścić do tego, żeby wydać 14-letniemu młodemu człowiekowi licencję pilota szybowcowego", kiedy w Prawie lotniczym jest zapisane 16 lat lub 15 lat. Jaki teraz poszedł komunikat do ośrodków? Że w przyszłym roku będziemy tych 14-letnich młodych ludzi szkolili, bo przychodzi okres zimowy, to jest naturalny cykl szkolenia, wykłady teoretyczne itd. Ja apeluję do pana, panie prezesie Ołowski, żeby pan jako pilot szybowcowy i samolotowy przyjrzał się przede wszystkim swoim pierwszym krokom w lotnictwie, które pan stawiał, jak to się wtedy odbywało. A nie muszę chyba tłumaczyć, że pewne tradycje, zwyczaje i nawyki w lotnictwie są podstawą właśnie do tego dużego lotnictwa, do bezpieczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bodio, proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, ze względu na znaczące opóźnienie we wdrażaniu programu bezpieczeństwa oraz ze względu na wielką istotę tej sprawy, ja proponuję, abyśmy wystosowali dezyderat w stosunku do Prezesa RM z prośbą o spowodowanie stosowanych działań uruchamiających skuteczną współpracę w rządzie w kierunku przygotowania KPBwLC. Jeśli jest taka wola, to proponuję, aby przekazać przygotowanie tego dezyderatu do Podkomisji stałej ds. transportu lotniczego. Myślę, że taki dezyderat zostanie szybko przedstawiony Komisji Infrastruktury i będzie to jakaś forma wsparcia pana prezesa Ołowskiego w kierunku przygotowania tych zmian. Także proponuję, aby Komisja podjęła decyzję o przygotowaniu takiego dezyderatu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? W sprawie dotyczącej bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, przypominam. Rozumiem, że nie.

Ja tylko tyle powiem – tak poważnie – tematyka dzisiejszego posiedzenia jest efektem kilku spotkań, m.in. były spotkania z pracownikami ULC, którzy ten temat jakiś czas temu przedstawili na takim zamkniętym spotkaniu. Stąd też stwierdziliśmy, że pod obrady Komisji KPBwLC powinien trafić z kilku powodów oczywiście. Ja bym prosił też państwa – to było po części zawarte w wypowiedzi pana posła Polaczka i pana przewodniczącego Adamczyka. Abstrahując od tego, czy reprezentujemy ugrupowania opozycyjne czy też rządowe, mamy zadanie. Tutaj w pełni chciałbym się wpisać w bardzo krótką wypowiedź posła Rackiego, żeby jednak nam solidnie odpowiedzieć na te pytania, które

zadał, czyli o kwestie budżetowe, bo to jest jak gdyby na wczoraj. Rząd co mógł, to zrobił z budżetem i taki projekt budżetu został przedstawiony, jaki został przedstawiony i w tym budżecie oczywiście są zawarte pewne wartości. Jednak nie jest dla nas, że tak powiem, tajemnicą, że ten problem związany z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym nie był do końca przeprowadzony w taki sposób, że moglibyśmy powiedzieć, że są środki finansowe na sfinansowanie tego programu i że on jest wdrażany. Bo my chcielibyśmy wiedzieć, czy są na to środki w budżecie ULC, bo wiem, że w budżecie resortu ich nie ma – czy są w budżecie ULC na to środki, czy nie ma? Bo według mnie, my jutro będziemy np. analizować poszczególne części budżetowe i niczym złym nie jest, jeśli Komisja z odpowiednim wnioskiem do Komisji Finansów Publicznych wystąpi. Ja myślę, że dla nas nie ma wątpliwości, że powinniśmy walczyć o środki finansowe na instytucję, która pracuje w obszarze działania Komisji, w tym przypadku jeżeli chodzi o stan bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Niczym złym też nie jest propozycja, żeby rozpocząć debatę nad raportem NIK, bo myślę, że temat należy rozpoznać do końca, więc jest to jakaś propozycja. Ja też się zgadzam z tym dobrym pomysłem dezyderatu, tylko oczywiście ta treść pewnie musi być dopracowana. W tym dezyderacie należy zawrzeć wszystkie kwestie związane z obszarem bezpieczeństwa, również te finansowe. Dezyderat powinien nam pomóc w upominaniu się o środki finansowe na ten cel, czyli trzeba to też zgrać czasowo z momentem, w którym będą podejmowane decyzje dotyczące zmian w budżecie. To jest doraźna kwestia, ale oczywiście ten temat zasadniczy to jest wdrażanie tego programu i pewność, że Komisja w jakiś sposób też przyczyniła się do tego, że ten program jest po prostu wdrażany, bo o to nam powinno chodzić. Stąd to pytanie pana posła Rackiego jest jak najbardziej zasadne, bo to też nadaje nam kierunek naszych działań już w dniu jutrzejszym, bo będziemy o tym dyskutować. Proszę bardzo. Czy pan minister najpierw, czy pan prezes? Pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja na chwilę, dlatego że jak jest wdrażany program, to najlepiej oczywiście powie jego autor. Natomiast najpierw chciałem się odnieść ogólnie do paru wypowiedzi, przede wszystkim wypowiedzi posła Adamczyka. Panie pośle, zdaje się, że raport NIK poświęcony jest *security*, a nie *safety*. Mamy w polskim słowo „bezpieczeństwo" i ciężko nam to rozbić, natomiast rzeczywiście jest *security* i *safety*. Dzisiaj rozmawiamy o *safety*, a pan mówi o *security*. Natomiast ubodło mnie trochę to, o czym pan mówi, a mianowicie epatowanie prokuraturą przy raporcie sprzed pół roku. Tzn. miał pan pół roku szansę na to, żeby zrobić z tego użytek prokuratorski, a dzisiaj pan na użytek posiedzenia rozdziera szaty i mówi, że tutaj są takie straszne rzeczy napisane, że powinny się w prokuraturze znaleźć. Od kwietnia tego roku można było to zrobić, a nie dzisiaj.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Lepiej późno, niż wcale.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Tylko dlaczego późno?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tyle roboty mieliśmy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pan poseł Polaczek mówi o Inspekcji Transportu Drogowego. Na miłość boską, nie dzisiaj. Ja rozumiem, że jutro będzie ciekawa atmosfera.

Natomiast jeśli chodzi o budżet ULC i po części odpowiadając posłowi Rackiemu i posłowi Polaczkowi – w czasie prac nad przygotowywaniem budżetu doszliśmy do przekonania, że wydatki ekstra, specjalnie związane z wdrażaniem programu nie są na tyle istotne, aby mogło to rzutować na budżet ULC. Robimy to ludźmi z ULC na bazie istniejącej siatki płac, to nie generuje ekstra pozycji. Oczywiście jest stwierdzenie w budżecie ULC, linijka mówiąca o wdrażaniu programu, na razie bez wpisu kwoty, bo…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, nie wiem jak moje koleżanki i koledzy spoglądali na tą prezentację, ale tam jest jeden slajd, który mówił o etatach, o takich kwestiach. Możemy go pokazać i wrócić. Ja bym chciał, żeby precyzyjnie odpowiedzieć, czy to jest zawarte w budżecie ULC czy…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tam jest napisane „Minister Finansów zapewnia finansowanie całego programu".

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Ale mówimy, że dzisiaj wdrażamy…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, wszyscy mówią do mikrofonu. Chodzi o to, żeby dobrze to zrozumieć. My absolutnie, tak myślę akurat – ja tu nie mówię teraz o podziałach politycznych, bo one gdzie indziej wychodzą. Natomiast chcemy po prostu wiedzieć, czy na to są zapewnione środki, czy nie?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, w budżecie 2013 obecny system wynagrodzeń w ULC gwarantuje to, że własnymi siła jesteśmy w stanie wdrażać ten system. Te etaty, o których była mowa w slajdach, to jest przyszłość która prawdopodobnie nie zahaczy o 2013 r., mówimy o 2014 i później. Natomiast wdrażanie systemu odbędzie się własnymi siłami, a nie dodatkowym zaciągiem z zewnątrz. Ja tak rozumiem obecną sytuację w ULC. W związku z tym nie mówmy o zwiększaniu nakładów wynikających z tego, że wdrażamy program. Obecni pracownicy ULC, którzy są zaangażowani w to, dzisiaj mają swoje wynagrodzenie i nie wpływa to na wzrost kosztów funkcjonowania tej instytucji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przyjmujemy tę odpowiedź. Niech pan minister skończy, a wtedy tak.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja skończyłem…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zadania pytania uzupełniającego. Ja bym chciała uszczegółowić jednak, poprosić pana ministra o rzeczową odpowiedź. Jeśli mnie nie myli pamięć i słuch, to była mowa o tym, że wdrażanie tego programu powinno następować w roku 2013 przez opóźnienie grożą nam kary. A pan nam tutaj opowiada, że koszty będą w 2014 r. To proszę się zdecydować na jakąś wersję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Szczerzę boleję, że pani nie słucha, ale będę brnął dalej.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Słucham, ja po prostu słucham.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Będę brnął, pozwoli pani. A mianowicie ja mówię ciągle, że wdrażanie nie wymaga dodatkowych nakładów, natomiast prowadzenie programu to są koszty.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Sorry, ale to nie jest ani spójne, ani trzymające się kupy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

To szkoda. Ja inaczej – poddaję się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja trochę żartuję teraz, proszę źle mnie nie odebrać, ponieważ w ubiegłym roku przy tamtym budżecie myśmy starali się… Ale pani poseł, ja nie przerywałem. W tamtym roku przy tegorocznym budżecie Komisja Infrastruktury zaproponowała pewną

poprawkę dotyczącą zwiększenia budżetu Urzędu Transportu Kolejowego. Skończyło się to odwołaniem prezesa. Ja dlatego drążę tak ten temat wsparcia budżetu ULC, ponieważ mam pewność, że prezes który jest 5 dni nie zostanie odwołany po tym, jak mu budżet poprawimy. O to mi tylko chodzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można? Dziękuję bardzo. Nie można nie odnieść się panie ministrze do tego, co pan powiedział. Ręce opadają, powiem. Dlaczego? Bo tak, raport NIK został nam dostarczony na przełomie lipca i sierpnia tego roku, to po pierwsze. Po drugie, jeżeli mówiłem o zarzutach sformułowanych w tym raporcie, to przyrównywałem je do takich, które mogą się znaleźć w zawiadomieniu do prokuratury i mówiłem to jasno i wyraźnie, pan tylko nie chciał tego usłyszeć. To NIK ustaliła zakres powiadomień i informacji po ustaleniach będących analizą zbadanych procedur i decyzji, nie tylko prezesa ULC, ale także ministra właściwego ds. transportu.

Muszę panu powiedzieć, że ze zdziwieniem po raz kolejny odbieram takie lekceważenie, deprecjonowanie obaw o to, że w polskim lotnictwie praktycznie rzecz biorąc, tak jak to opisano w raporcie NIK, dbałość o poziom bezpieczeństwa jest praktycznie nikła albo żadna. Tak możemy i tak mamy prawo to odbierać. Tak samo mamy prawo odbierać ocenę roli ministra właściwego ds. transportu. Ta rola zdaniem NIK jest żadna. My nie mówimy o transporcie kruszyw wozem konnym. My mówimy o całej sferze, jaką jest transport lotniczy, transport szczególnie narażony na różnego rodzaju akty terroru, szczególnie narażony na różnego rodzaju katastrofy i zdarzenia. Szczególnie wrażliwy także dla instytucji i przedsiębiorstw, które podejmują przedsięwzięcia na granicy oszustwa, przedsięwzięcia gospodarcze, które niekontrolowane przez ULC, niekontrolowane w sposób właściwy przez ministra transportu mogą się rozwijać i mogą być zjawiskiem, które nie tylko szkodzi klientom, ale szkodzi państwu.

Dlatego też ze zdziwieniem odbieram kolejny raz tę nonszalancję i mam nadzieję, że na najbliższym możliwym posiedzeniu Komisji, kiedy raport NIK będzie rozpatrywany, przedstawiciel premiera, o co wnoszę, oraz szef NIK także się do tego problemu odniesienie. Jeszcze raz powtórzę na temat takiego stanowiska prezentowanego tutaj przez pana czy prezentowanego przez ministra Nowaka, kiedy rozmawialiśmy o sytuacji, która doprowadziła do tego, że OLT Express mógł funkcjonować i firma ta mogła doprowadzić do narażenia na straty setki tysięcy jej klientów, mogła doprowadzić do narażenia na straty i naraziła Polskie Linie Lotnicze, porty lotnicze. Wtedy minister Nowak ze spokojem i też z widoczną taką nonszalancją odnosił się do naszych obaw – taka sytuacja jest wręcz po prostu, i takie postawy, są wręcz nie do przyjęcia. Panowie ministrowie nie zauważyliście, że pojawił się OLT Express. Panowie ministrowie nie zauważyliście, że złamano przy tym wszystkie możliwe procedury. Panowie ministrowie nie zauważacie, że w raporcie NIK mówi się wyraźnie o tym, że naraziliście na niebezpieczeństwo w ruchu lotniczym w Polsce i dzisiaj pan do mnie mówi, że ja mówię o innym bezpieczeństwie, a pan o innym. To są postawy nie do przyjęcia.

To jest dokładnie to, o czym kiedyś powiedziano, bo – ja przepraszam, proszę mi nie zarzucić próby upolitycznienia, ja się odnoszę do naszej debaty na posiedzeniu Komisji i odbioru tej debaty przez stronę rządową – traktujecie sobie państwo posłów jak chłystków. Na posiedzeniu Podkomisji stałej ds. transportu publicznego, prawdopodobnie nawet na tej sali czy piętro niżej, padały stwierdzenia, że rozłożyliście firmy realizujące inwestycje drogowe w Polsce – pana nawet na sali nie było, pan poszedł sobie na posiedzenie innej Komisji. Dzisiaj wszyscy szczęśliwi i zadowoleni na targach infrastruktury, a mówicie, że czas który nadchodzi będzie czasem zwycięstwa dla branży drogowej, tej która jest rozłożona.

Mówicie dzisiaj, że bezpieczeństwo w ruchu lotniczym w Polsce jest przedmiotem absolutnej uwagi strony rządowej, a przede wszystkim ministra transportu. Prezes, który obejmuje ULC, obejmuje instytucję, która pozbawiona będzie środków finansowych. Absolutnie to pana nie interesuje, do tego się pan nie odnosi. Boi się pan premiera, boi się pan ministra, żeby nie spotkało pana to, co spotkało prezesa UTK, że był na tyle odważny, że upomniał się o nędzne złotówki na funkcjonowanie regulatora? To gdzie

tutaj mowa o odpowiedzialności za powierzone sobie zadania, gdzie tu mowa o odpowiedzialności za Rzeczpospolitą? To tylko i wyłącznie chodzi o to, żeby przetrwać. Ja apeluję o to, aby zmienić tę filozofię debaty na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Ja osobiście sobie wypraszam tego typu sposób procedowania, bo albo minister reprezentujący rząd odpowiada na nasze pytania i traktuje nas poważnie, albo lepiej żeby go tutaj w ogóle nie było. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz temperatura dyskusji powinna się lekko zmienić. Ja powiem tak – wysłuchaliśmy tutaj wielu wypowiedzi. Czy są jakieś zgłoszenia? Proszę, ale króciutko. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, chciałem zapytać pana ministra, kiedy otrzymamy ten materiał do pracy, jeżeli chodzi o materię, którą się dzisiaj zajmujemy?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem się upewnić, bo ja rozumiem z wypowiedzi pana ministra Jarmuziewicza, że prezentacja tego programu pod kątem roku przyszłego nie zawiera w sobie wniosków korygujących budżet ULC. To chciałem tylko usłyszeć od pana ministra, czy może pan powiedzieć „tak" lub nie", żeby tego nie wałkować przy okazji jutrzejszej dyskusji budżetowej. Bo nie wnikam tutaj, podkreślam, w te aspekty programowe. Nie jest to, bym powiedział, program *ad hoc*, on wynika również z regulacji europejskich, ale ma, jako pewien konkret, wpływ na funkcjonowanie ULC. Tym bardziej, że sami państwo w tym dokumencie, który dzisiaj był prezentowany posługujecie się również kontekstem zapewnienia finansowania dla tego programu przez MF oraz zwiększeniem, i to pilnym, jak to państwo podkreślają, liczby specjalistów i analityków w ULC dla tych zadań do poziomu 7-8 etatów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan minister odpowiedział, że nie i myślę, że zrozumieliśmy. Pan poseł Cycoń, proszę.

Poseł Marian Cycoń (PO):

Ja wrócę jeszcze do spraw związanych ze szkoleniem. Popularność szkoleń lotniczych, jeśli chodzi o samoloty ultralekkie i turystyczne jest coraz większa. Tendencja jest taka, że ukierunkowane są bardziej na zysk niż na jakość kształcenia. Czy KPBwLC proponuje, jak zaradzić większym potrzebom rynku, przy jednoczesnych konkretnych regulacjach dotyczących odpowiedniego stażu i godzin wylatanych przez instruktorów? To jest bardzo istotne. Niewiele latają, jeden drugiego szkoli, a sytuacja jest taka, jaka jest. Czy są planowane zmiany?

Po drugie, potrzeby rynku z roku na rok rosną, ale duża liczba maszyn ze względu na ich stosunkowo niską cenę to mocno wyeksploatowane samoloty sprowadzone z innych krajów, wyremontowane często z użyciem podzespołów bez certyfikatów. Czy planowany jest większy nacisk na kontrolę i przeglądy techniczne przed dopuszczeniem do ruchu lotniczego takich maszyn? Czy ściślejsza kontrola będzie dotyczyła również infrastruktury ośrodków szkoleniowych? Pewnie to wyjdzie w dezyderacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, czy jeszcze są jakieś zgłoszenia? Rozumiem, że nie ma. Zamykamy już dyskusję. Poprosimy jeszcze o odpowiedź na te pytania i później krótkie podsumowanie. Proszę.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za te pytania, za tę dyskusję. Oczywiście, jeżeli nie na wszystkie w tej chwili odpowiem, to posilę się tutaj również panem dyrektorem.

Chciałbym pewne rzeczy jednak mimo wszystko wyjaśnić. Tak naprawdę zastanawiam się w ULC, w jakiej formie ten program ma być prowadzony. Tu od razu mówię, że to nie chodzi o to, że państwo w jakiś sposób będziecie musieli procedować. Albo to będzie rozporządzenie pana ministra, albo będzie to uchwała Rady Ministrów, więc rola posłów w tym momencie będzie ograniczona tylko do zmiany w ustawie – Prawo lotnicze, która będzie mówiła o odesłaniu, że kwestia programu będzie uregulowana w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Natomiast ja szukam jeszcze innego rozwiązania – czy ono jest możliwe, nie potrafię państwu w tej chwili powiedzieć, bo sprawdzają to prawnicy, czy istnieje inna forma wprowadzenia tego programu nieco szybciej, albo tak jakby we wstępnej fazie. Czyli wstęp, który pozwoli nam już w tej chwili np. zajmować się zarządzaniem bazy danych.

O co chodzi tak naprawdę w tym bezpieczeństwie? Pojawiła się nowa definicja zarządzania bezpieczeństwa, jako kultura raportowania. My chcielibyśmy doprowadzić, żeby wszystkie ośrodki, wszyscy operatorzy, ośrodki szkolące tak jakby same, a nie poprzez narzucenie ustawowego wymogu, nakłonić do takiego dobrowolnego raportowania. Zarządzanie bezpieczeństwem, to o czym pan był wspomnieć, nie takie bierne, ma polegać na tym, że my będziemy wyciągać wnioski. To co pan mówił o lataniu szybowcowym – ja mam świadomość, faktycznie było to kiedyś nieco inaczej, teraz jest inaczej. Zapewniam państwa, że odnośnie bezpieczeństwa zrobię wszystko, bo to jest moim priorytetem i nie tylko jeśli chodzi o lotnictwo transportowe, ale przede wszystkim o małe lotnictwo. Jednak nie wystarczy tylko powiedzieć: okej, to jest mój priorytet. Będę zajmował się bezpieczeństwem. My zastanawiamy się nad formułą w jaki sposób to zrobić, abym mniej dostawał takich uwag, jakich jeszcze jako poseł tutaj otrzymywałem – interpelacje, zapytania, telefony, meile – dlaczego w Polsce nie odbywa się to tak, jak gdzieś za granicą? Zastanawiamy się nad możliwością przekazania nadzoru nad lotnictwem ultralekkim, ale proszę państwa, nie da się teraz tego zrobić w ciągu kilku tygodni. Dlatego bardzo proszę, jeżeli chodzi o ten program bezpieczeństwa, tak to potraktujcie.

Jeżeli chodzi o koszty, jak to funkcjonuje. To nie jest program, który ma funkcjonować miesiąc czy dwa. My mówimy teraz o tym, że trzeba go wdrożyć, natomiast on ma funkcjonować przez lata. EASA również nie proponuje europejskiego programu na rok, czy na dwa, tylko to będzie funkcjonować w przyszłości. Oczywiście jakieś korekty będziemy wprowadzać, zarówno my, jak i na świecie, bo rynek lotniczy takie zachowania wymusza. Proszę państwa, to jest jedna rzecz. Chciałbym może wytłumaczyć, że wyjaśnienie pana ministra dotyczyło właśnie tego raportu NIK, panie przewodniczący. Wydaję mi się, że tu doszło do pewnego nieporozumienia, bo my mówimy o KPBwLC, a o ile się nie mylę, to ten raport dotyczy Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego i to jest to rozróżnienie.

Teraz o kosztach, tak praktycznie. Proszę państwa, ten program, tak jak powiedziałem, w sensie materialnym, jako kartki papieru zapisane czy dane w komputerze, to de facto w 80% już jest. Prawda, że będziemy potrzebowali nowych etatów, ale ja proszę państwa nie wiem, czy ja mogę występować o zmianę w budżecie, kiedy nie wiem, w jaki sposób ten program chcę wprowadzić. Ta dyskusja zaczęła się dokładnie 4 dni temu, bo mam świadomość, jak ważny jest ten program dla wszystkich, od pilota szybowcowego do wielkiego przewoźnika lotniczego. Więc proszę się nie obawiać, zapewniam, że postaram się z racji tego, że znam jak ta praca poselska jest wyczerpująca i wymagająca – nie będziecie państwo ze strony ULC mieli takich sytuacji, że będę w jakiś sposób starał się z panem ministrem zaskakiwać was, że tak na szybko coś musimy zrobić. Niestety, przyznaję, pewne rzeczy, które powinny być zrobione wcześniej w ULC nie były zrobione, ale zamierzam i wierzę – nie wierzę, ja wiem, że to zrobię, potrzebuję tylko trochę czasu, aby powoli dziedzina po dziedzinie te zaległości likwidować, po prostu likwidować. Dlatego tutaj jestem.

Proszę państwa, nie wiem, czy tu jeszcze jakieś pytanie zostało, które nie zostało wyjaśnione.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że na tym etapie wszystko było jak należy.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Tak? Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja już wiem wszystko, panie prezesie, będę bronił posłów, ponieważ…

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Ale ja posłów nie atakuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie, ale to tak przekornie. Ponieważ jest takie stwierdzenie, że to, jaki charakter aktu prawnego będzie miał KPBwLC, to będzie decyzja czy to ministerstwa, czy to ULC czy ewentualnie premiera. Z naszego punktu widzenia my też w tym dezyderacie możemy zawrzeć pewne wskazanie, czyli jakie jest zdanie Komisji Infrastruktury, jaki powinien być poziom tego aktu. Czy on powinien być jakimś tam aktem wewnętrznym ULC czy powiedzmy ministerstwa, czy po prostu rozporządzeniem ministra czy uchwałą Rady Ministrów.

Dla nas, im akt wyższego rzędu, tym oczywiście on ma poważniejszy charakter, ma większe znaczenie, jest większa szansa na sfinansowanie tego – dalej się będę upierał, że sfinansowanie tego programu jest istotną kwestią. Stąd rolą Komisji jest też wymuszenie takiej sytuacji – to nie jest wycieczka ani do ministra, ani do prezesa ULC, tylko tak chyba rozumiem swoją rolę – w której będzie pewne, że ten program będzie zrealizowany. Nie chodzi o odbycie posiedzenia i stwierdzenie, że jest coś tam napisane, tylko jeżeli czymś się zajmujemy, to chcemy mieć pewność, że ten program po prostu będzie realizowany – tyle.

Dlatego w tym dezyderacie, mam do pana przewodniczącego Bodio też taką sugestię, żeby zawrzeć właśnie tę kwestie, żeby ją rozpoznać i zawrzeć. Dla mnie uchwała Rady Ministrów powinna być tym aktem, który powinien to zawierać, bo wtedy mamy pewność, że mamy na to pieniądze, że to musi być sfinansowane i proszę się nie bać tego. My nie chcemy robić tutaj jakiejś złej przysługi panu prezesowi czy panu ministrowi, wręcz odwrotnie. Po prostu chcemy coś zrobić tak, żeby to miało jakiś sens i później się rozliczać z czegoś, co faktycznie funkcjonuje, a nie wisi gdzieś tam w powietrzu.

Ja mam tylko uwagę. Po pierwsze, w interesie prezesa ULC, mówię to z całym przekonaniem, jest to, że skoro jest taki wniosek przewodniczącego Adamczyka, to żeby raportem NIK – i teraz przeczytam dokładnie, jak brzmi ten raport: „Ochrona cywilnego ruchu lotniczego w Polsce jako element bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego” – żeby załatwić ją jak najszybciej. Pan prezes rozpoczyna, niech ten raport będzie omówiony i będzie pan poza wiszącym tematem nad Komisją czy nad panem prezesem. Łatwiej rozpocząć pracę też od takich historii nie do końca przyjemnych, bo w tym raporcie jest to oczywiście różnie opisane. Ja też postaram się, żeby w programie pracy Komisji ocena tego raportu znalazła się jak najszybciej.

Co do dezyderatu, to mam też prośbę taką do przewodniczącego podkomisji, jeżeli Komisja to zaakceptuje, żeby podkomisja się tym dezyderatem zajęła, żeby on był jak najszybciej stworzony. Z wielu powodów myślę, że jest to dla nas potrzebne. Czy może jakieś inne wnioski jeszcze? Już panu daję, panie prezesie, tylko tam zapytam. Nie ma innych wniosków? To proszę bardzo, panie prezesie, na koniec.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:

Dziękuję, panie przewodniczący, szanowni państwo. PAŻP bierze udział od 2007 r., od czasu powstania, ale od kilkudziesięciu lat w działaniach na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa rozumianego jako *safety* i również częściowo jako *security* w lotnictwie cywilnym. Ja bym chciał powiedzieć państwu, że to co ULC proponuje, to jest tak naprawdę próba spięcia pewną klamrą na poziomie rządowym procesów, które się od wielu lat odbywają. Na sali siedzą ludzie, którzy odpowiadają zarówno za lotnictwo małe – *general aviation*, za lotniska, za kontrolę ruchu lotniczego, tak jak my tutaj. My procedury i systemy bezpieczeństwa, również kulturę bezpieczeństwa wdrażamy od co najmniej kilku, jeśli nie kilkunastu lat. Brałem udział również w certyfikowaniu ośrodka szkolenia lotniczego poza PAŻP, czyli w szkole w Dęblinie i tam też system bezpieczeństwa

jest jednym z podstawowych obszarów, który jest wymagany przez ULC zgodnie z dziś obowiązującymi przepisami. Podobnie rzecz się ma z nowopowstającymi lotniskami. Przeszliśmy dopiero co certyfikację Modlina w zakresie *safety* i *security*, przechodzimy certyfikację Lublina, która się w tej chwili odbywa.

Te wszystkie procesy, one są już wdrożone przez ULC, są również przez ULC na bieżąco nadzorowane. To co proponują koledzy z ULC, to jest próba zebrania w pewną całość, pewną klamrą tego całego systemu, który funkcjonuje w Polsce i zrobienia tego w sposób, który wymagany jest przez cały czas zmieniające się prawo zewnętrzne – przepisy ICAO i przepisy unijne. Musimy to zrobić jako kraj, bo jeżeli tego nie zrobimy, to będziemy odpytywani przez te czynniki zewnętrzne, czy na pewno ten system dobrze funkcjonuje jako system, jako całość. Poszczególne elementy jego są na pewno dobre, natomiast ktoś będzie pytał, czy cały mechanizm działa dobrze.

A o tym, jak działają poszczególne elementy dzisiejszego systemu bezpieczeństwa, i *safety*, i *security*, moim zdaniem świadczy najlepiej okres ostatnich kilku miesięcy, w szczególności przygotowanie do Euro i samo Euro. Fakt, że nie słyszeliśmy nic, ani dobrego niestety, ani złego – i bardzo dobrze – w mediach świadczy o tym, że lotnictwo swój egzamin dotyczący Euro zdało bardzo dobrze, jeśli nie wzorowo. Obsłużyliśmy kilkadziesiąt procent operacji więcej na niektórych lotniskach, w całej przestrzeni jest to kilka, kilkanaście procent. W międzyczasie obsłużyliśmy wzrost ilości operacji w ruchu krajowym, który skoczył z 1000 do 1600 w kilku miesiącach. To są fakty, to są liczby i to nie jest przypadek. To jest dowód, moim zdaniem, na to, że pewne działania wieloletnie, które zaczynał jeszcze tu siedzący na sali prezes Kapis, będzie kontynuował prezes Ołowski, przynoszą skutki w postaci tego, że lotnictwo jest przygotowane do sprawnej, bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego, który w tym kraju na szczęście cały czas rośnie, mimo pojawiającej się recesji. Wiem też z moich kontaktów z kolegami z małego lotnictwa, że również procedury bezpieczeństwa i systemy bezpieczeństwa działają w małym lotnictwie i to działają u podstaw, również na szkoleniu podstawowym.

Tak więc tyle głosu osoby, która stoi z boku i przysłuchuje się tej dyskusji. Oczywiście jako osoba odpowiedzialna za pieniądze, będę apelował do kolegów ULC, żebyśmy zrobili to za rozsądną cenę, bo wiadomo, że to będzie kosztowało. Wiadomo, że będą nas kosztowały również dodatkowe audyty, dodatkowe wymagania, które zawrzemy w przepisach, ale myślę, że to jest element nad którym powinniśmy się zastanawiać, żeby to bezpieczeństwo spinać i żeby ta klamra była wytrzymała, ale niekoniecznie bardzo pozłacana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, rozumiem, że temat został wyczerpany. Jeszcze pan prezes? Proszę, pan prezes Skalik. Proszę.

Prezes Aeroklubu Polskiego Włodzimierz Skalik:

Przepraszam, bo jest już dość późno, ale tylko dwa, trzy zdania w uzupełnieniu. Bardzo dziękuję tutaj, panie przewodniczący, szanowni państwo, za głos ze strony prezesa PAŻP. Ja chciałbym powiedzieć jedną rzecz. Tam, gdzie małe lotnictwo jest zorganizowane, gdzie ludzie funkcjonują w konkretnych organizacjach, podlegają pewnym zależnościom i regulacjom, jest całkiem dobrze. Nie można powiedzieć, że to jest stan, który nas zadowala. Natomiast ja chciałbym zwrócić uwagę trochę na inny obszar aktywności w naszym kraju, krótko mówiąc na szarą strefę. Otóż, ja chciałbym tutaj zwrócić uwagę i przestrzec przed nadmierną wiarą w to, że im większe regulacje, im wyższy poziom wymagań. Im bardziej będziemy tę poprzeczkę podnosić, to ten poziom bezpieczeństwa będzie automatycznie, proporcjonalnie rósł. Tak się stało, że całkiem niedawno, były trzy wypadki w tym najmniejszym lotnictwie, ponieważ one były ze skutkami dość poważnymi, poważne obrażenia, stąd ujrzały światło dzienne. Otóż okazuje się, że na te 4 przypadki paralotniarzy, jak i motolotniarzy, 3 osoby funkcjonowały na sprzęcie zupełnie niezrejestrowanym i nie miały żadnych uprawnień. Pytanie, dlaczego tak jest? Nie chciałbym tutaj jednoznacznie tego oceniać, ale chyba nie bez podstawy byłaby teza, że być może implementacja pewnych rozwiązań z zawodowego lotnictwa, tam gdzie to jest słuszne w przewozie osób, to próba zastosowania podobnych rozwiązań w małym

lotnictwie skutkuje tym, że ludzie nie są w stanie tych wymagań spełniać i okazuje się, że tak jak w tym przypadku, ¾ uczestników tych nieszczęść jest poza systemem. Ludzie, do których ani minister nie ma żadnego dostępu – to są ludzie, którzy latają bez uprawnień na sprzęcie niezarejestrowanym – ani prezes ULC, nie wiem jakby się starał. Więc ja chciałbym zwrócić uwagę na to, że ten system w odniesieniu do małego lotnictwa powinien być proporcjonalnie skrojony tak, żeby był funkcjonalny i skuteczny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo za ten głos. Rozumiem też, że zadania jakie sobie postawiliśmy po dzisiejszej dyskusji są jasne, czyli przygotowanie dezyderatu, jutro mamy dyskusję na temat budżetowy, będziemy ją kontynuować i oczywiście rozpatrzenie raportu w najbliższym czasie. Bardzo dziękuję wszystkim za udział w dzisiejszym posiedzeniu. Do widzenia.